Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/3190

Der Bundesminister für Verkehr
W 4 — 47 VA 65

Bonn, den 11. März 1965

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Schiffbarmachung der Mosel;**
hier: Abschlußbericht an den Deutschen Bundestag über die Durchführung der Arbeiten

Bezug: **Beschluß des Deutschen Bundestages vom 14. Dezember 1956**
— Drucksachen 2903 und 3000 der 2. Wahlperiode —

Der 2. Deutsche Bundestag hat in seiner 181. Sitzung am 14. Dezember 1956 die Bundesregierung ersucht, ihm alljährlich einen Bericht über den Fortgang der Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel zu erstatten.

Am 26. Mai 1964 ist der Verkehr auf der neuen Mosel-Großschiffahrtstraße durch die Staatsoberhäupter der Bundesrepublik Deutschland, Frankreichs und Luxemburgs eröffnet worden. Damit konnten die Ausbauarbeiten im wesentlichen in einer Bauzeit von 7 Jahren beendet werden. Ich darf den als Anlage beigefügten Bericht daher als Abschlußbericht über die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel betrachten.

Seebohm

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage

Abschlußbericht über die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel

Vorbemerkung

Der 2. Deutsche Bundestag hat in seiner 181. Sitzung am 14. Dezember 1956 bei der Annahme des Gesetzentwurfs zu dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (Moselvertrag) die Bundesregierung ersucht, alljährlich über den Fortgang der Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel zu berichten. Der erste zusammenfassende Bericht für die Jahre 1957 und 1958 wurde am 14. Januar 1959 — Drucksache 789 der 3. Wahlperiode — vorgelegt. Es folgten die Berichte

für 1959 am 14. Januar 1960
— Drucksache 1545 der 3. Wahlperiode —,

für 1960 am 18. Januar 1961
— Drucksache 2420 der 3. Wahlperiode —,

für 1961 am 2. Februar 1962
— Drucksache IV/173 —,

für 1962 am 15. Februar 1963
— Drucksache IV/1000 — und

für 1963 am 9. Februar 1964
— Drucksache IV/1919 —.

Da nunmehr die Bauarbeiten im wesentlichen abgeschlossen sind, bildet der vorliegende Bericht den Abschlußbericht über die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel.

1. Eröffnung der Schiffahrt

Die Mosel, die in früheren Jahrhunderten eine Wasserstraße mit regem Güter- und Personenverkehr gewesen war, konnte seit dem Aufkommen moderner Verkehrsmittel ihre natürliche Aufgabe, die Wasserstraßennetze Frankreichs und Deutschlands miteinander zu verbinden, nicht mehr erfüllen. Bedingt durch ungünstige Fahrwasserverhältnisse verlor der Güterverkehr immer mehr an Bedeutung. Zwar wurden verschiedentlich Pläne ausgearbeitet, um die Mosel wieder für die Schiffahrt nutzbar zu machen; doch erst nach Abschluß des Moselvertrages am 27. Oktober 1956 konnte diese Absicht verwirklicht werden.

Nach einer außergewöhnlich kurzen Bauzeit von nur 7 Jahren ist der Verkehr auf der neuen Moselwasserstraße am 26. Mai 1964 durch Ihre Königliche Hoheit die Großherzogin von Luxemburg, den Präsidenten der Französischen Republik und den Bundespräsidenten der Bundesrepublik Deutschland feierlich eröffnet worden. Das große deutsch-französisch-luxemburgische Gemeinschaftswerk hat damit seine Krönung gefunden. Eine leistungsfähige Großschiffahrtstraße verbindet die Industriegebiete in Lothringen und Luxemburg über den Rhein mit dem Ruhrgebiet, den Nordseehäfen, dem süddeutschen und dem schweizerischen Raum. Seit 1. Juni 1964 können auf der 271 km langen Moselstrecke zwischen Koblenz und Diedenhofen 1500-t-Schiffe und Schubverbände von 170 m Länge verkehren.

2. Gestaltung der Wasserstraße

Da in Koblenz bereits ein Wehr und eine Schleuse vorhanden waren, bestand die wichtigste Bauaufgabe in der Errichtung von 13 Staustufen und einer zweiten Schleuse in Koblenz. Von den neuen Staustufen liegen 9 auf deutschem Gebiet, 2 in der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke, 1 in der französisch-luxemburgischen Grenzstrecke und 1 auf französischem Gebiet. Das Gesamtgefälle der Mosel zwischen Diedenhofen und der Mündung von etwa 89 m wird auf die 14 Staustufen mit einer mittleren Fallhöhe von 6,40 m verteilt (größte Fallhöhe in Detzem mit 9,00 m, geringste Fallhöhe in Königsmachern mit 3,90 m). Die mittlere Länge der Stauhaltungen beträgt 19,2 km (größte Haltungslänge Detzem mit 29 km, kleinste Haltungslänge Königsmachern mit 11 km). Jede Staustufe umfaßt eine Wehranlage, eine Schiffsschleuse mit den zugehörigen oberen und unteren Vorhäfen, eine Bootsschleuse, eine Bootsaufschleppe oder Bootsgasse und — in dem deutschen und deutsch-luxemburgischen Abschnitt — ein Wasserkraftwerk.

Die Stauanlagen des deutschen und deutsch-luxemburgischen Abschnittes sind als hydraulisch angetriebene Sektorwehre ausgebildet, die unterhalb der Einmündung von Sauer und Saar je 3 Öffnungen von 40 m lichter Durchflußweite und oberhalb davon je 2 Öffnungen gleicher Abmessungen aufweisen. Im französischen und französisch-luxemburgischen Abschnitt sind in Apach 1 Klappenverschluß und 2 Segmentverschlüsse und in Königsmachern 2 Klappen- und 2 Segmentverschlüsse von je 27,50 m lichter Weite gewählt worden. Sämtliche Schleusen verfügen über eine nutzbare Länge von 170 m bei 12 m Breite und 3,50 m Mindesttiefe an den Drempeln. Bei jeder Staustufe ist die Möglichkeit zum späteren Bau einer zweiten Schleuse größerer Breite berücksichtigt. Die Bootsschleusen sind 18 m lang und 3,50 m breit mit einer Drempeltiefe von mindestens 1,50 m.

Die Bauwerke des deutschen und deutsch-luxemburgischen Abschnittes sind nach einheitlichen konstruktiven Gesichtspunkten gestaltet worden. Aufgrund der bei der Kanalisierung von Main und Neckar gesammelten Erfahrungen ist die Fahrwas-

sertiefe auf 2,90 m unter hydrostatischem Stau festgesetzt worden. Dieses Maß gestattet den ungehinderten Verkehr von 2,50 m tief abgeladenen Schiffen, deren Heck in voller Fahrt durch den Sog der Schiffsschraube tiefer eintaucht als beim Stilliegen. Erstmalig sind bei der Schiffbarmachung der Mosel auch Vorkehrungen getroffen worden, um den Verkehr größerer Schubverbände von 170 m Länge zu ermöglichen. Die Schiffahrtsrinne, die in den geraden Strecken eine Breite von 40 m erhalten hat, ist in den zahlreichen engen Krümmungen mit Rücksicht auf den Schubverkehr wesentlich stärker als bei anderen kanalisierten Flüssen verbreitert worden, in einigen Krümmungen bis auf 78,50 m. Eine Eigenart der Schleusenvorhäfen sind die in der Flucht einer Kammerwand der Schleuse geradlinig verlaufenden Molen oder Leitwerke, die ein leichteres Ein- und Ausfahren der Schubverbände ermöglichen. Ihre Länge von 170 m entspricht der nutzbaren Schleusenlänge. Eine weitere Besonderheit bilden die durchbrochenen verlängerten Molen im Oberwasser der Schleusen, durch welche die für die Schiffahrt gefährlichen Querströmungen an den Schleuseneinfahrten auf das zulässige Maß von 0,20 m/s herabgesetzt werden.

Neben diesen schiffahrtstechnischen Gesichtspunkten waren für die Gestaltung der Wehre und Schleusen besonders auch betriebliche Forderungen maßgebend. Es mußte angestrebt werden, auch im Hinblick auf die immer stärker werdende Personalverknappung den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße so rationell wie möglich zu machen. Die Sektorverschlüsse der Wehre und die Tore der umlauflosen Schleusen werden vom Steuerraum im Schleusenbetriebsgebäude aus zentral und weitgehend vollautomatisch gesteuert. Diese Einheitlichkeit in Verbindung mit der zentralen Steuerung bietet bei der Wartung und Instandsetzung große Vorteile.

Wegen der dichten Besiedlung und der ufernahen Lage der Ortschaften, die sich aus der Enge des Moseltales ergibt, war der Umfang der schadenverhütenden Maßnahmen verhältnismäßig groß. Um nachteilige Folgen durch den Aufstau des Wasserspiegels zu vermeiden, mußten Sickerleitungen und Dichtungsschürzen, teilweise mit Pumpwerken, gebaut, Abwasseranlagen, Kanalisationen und Kläranlagen, ferner Trinkwasserversorgungsanlagen, Brunnen, Rohrleitungen und Aufbereitungsanlagen angepaßt, tiefliegende Keller abgedichtet, Fähren umgestellt, Bachmündungen umgebaut und Straßen aufgehöht werden. Dabei haben die Gemeinden und das Land die einmalige Möglichkeit genutzt, Modernisierungen vorzunehmen, wie sie den Bedürfnissen eines so bedeutenden Fremdenverkehrsgebietes entsprechen. Aus den gleichen Gründen sind die Straßen des Bundes und des Landes entlang der Mosel auf große Strecken den Verkehrserfordernissen entsprechend um- und ausgebaut worden.

Eine weitere Aufgabe war es, bei den im Interesse der Schiffahrt und der Energieerzeugung notwendigen Ausbaumaßnahmen auch die Schönheit der Mosellandschaft zu erhalten. Durch die Wahl von Sektorverschlüssen als Wehrkörper konnte auf hohe Pfeileraufbauten verzichtet werden. Auch die sonst bei Wehren üblichen Bedienungsstege, die meist in beträchtlicher Höhe den Fluß überqueren, waren entbehrlich. Großschiffahrtschleuse, Bootschleuse und Wehrpfeiler liegen mit ihrer Plattform nur 1 m über Normalstau, und das Kraftwerk erhebt sich mit seinem flachen Dach nur wenig über den höchsten Hochwasserstand. Das Ufergelände ist mit Bäumen und Büschen bepflanzt, um die technischen Zweckbauten gut in die umgebende Landschaft einzufügen. Die breiten Wasserflächen der Stauhaltungen verschönen auch in trockenen Sommermonaten das Landschaftsbild.

3. Durchführung der Arbeiten

Die Durchführung sämtlicher Baumaßnahmen ist entsprechend dem Moselvertrag von den nationalen Wasserstraßenverwaltungen besorgt worden. Zur Finanzierung des Ausbaues gründeten die drei Vertragsstaaten am 19. Januar 1957 die Internationale Mosel-Gesellschaft mbH, die ihren Sitz in Trier hat.

Die für die deutsche Ausbaustrecke zuständige Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes hat für diese Aufgabe im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Mainz die Neubauabteilung für den Ausbau der Mosel in Trier und die beiden ihr unterstellten Neubauämter Mosel-West in Trier und Mosel-Ost in Koblenz eingerichtet. Auf Wunsch der luxemburgischen Verwaltung hat sich die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bereit erklärt, auch die Planung und die Bauleitung der Baumaßnahmen für die beiden Wehr- und Schleusenanlagen sowie für den Ausbau der Schiffahrtsrinne in der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke zu übernehmen. Damit ist der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bei der Schiffbarmachung der Mosel die weitaus größte Aufgabe zugefallen. Von der 271 km langen gesamten Ausbaustrecke gehören allein 242 km oder $^8/_9$ mit 11 Staustufen, 12 Stauhaltungen und der zweiten Schleuse Koblenz zu ihrem Ausbaubereich.

Nach den geltenden wasserrechtlichen Bestimmungen dürfen Bauarbeiten erst in Angriff genommen werden, wenn in dem vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren der Bescheid der zuständigen Planfeststellungsbehörde erlassen ist. Im Einvernehmen mit dem Land Rheinland-Pfalz mußten daher sämtliche Verfahren in möglichst kurzer Frist abgewickelt werden. Bei der Vielzahl von Beteiligten, die in jedem Verfahren gehört und deren berechtigte Forderungen berücksichtigt werden mußten, kam es entscheidend auf ein gutes Zusammenwirken der Bau- und Verwaltungsbehörden an. Der Landesregierung von Rheinland-Pfalz ist es zu danken, daß dabei alle notwendigen Schritte unternommen wurden, um die Voraussetzungen für den termingerechten Beginn der verschiedenen Bauarbeiten zu schaffen.

Den gemeinsamen Bemühungen aller am Bau Beteiligten ist es gelungen, die Ausbauarbeiten so voranzutreiben, daß bereits am 1. Januar 1964 der Vollstau an allen Staustufen errichtet und ein probeweiser durchgehender Schiffsverkehr zwischen Koblenz und Diedenhofen aufgenommen werden konnte. Nach der Einweihung der neuen Wasserstraße verblieben allerdings in der deutschen und deutsch-luxemburgischen Ausbaustrecke noch Rest-

arbeiten, die jedoch ohne Behinderung der Schiffahrt zu Ende geführt werden können. Neben der Abwicklung der noch bestehenden Bau- und Lieferungsverträge ist es notwendig, verschiedene, bisher zurückgestellte Arbeiten auszuführen. Dazu gehören u. a. der Ausbau des Unterkanals der Schleusen Koblenz einschließlich des Umbaues der unter Denkmalschutz stehenden Balduinbrücke, der Bau des vierten Schutzhafens, kleinere Uferabgrabungen und -aufhöhungen, Uferbefestigungen, Restbaggerungen in den Stauhaltungen außerhalb der Schiffahrtsrinne und Bepflanzungen. Diese Restarbeiten werden bis zu ihrer Vollendung noch etwa 2 Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen.

Die neun Kraftwerke an den Staustufen der deutschen Moselstrecke werden durch die Mosel-Kraftwerke GmbH, die beiden Kraftwerke der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke durch die Société Electrique de l'Our errichtet. Bis Ende 1964 haben die 5 Kraftwerke Lehmen, St. Aldegund, Zeltingen, Detzem und Trier die Energieerzeugung aufgenommen. Im Frühjahr 1963 begannen die Bauarbeiten für die 4 Kraftwerke Müden, Fankel, Grevenmacher und Palzem, die bis Mitte 1965 fertiggestellt sein werden. Anfang März 1964 wurden schließlich die Bauarbeiten der letzten beiden Kraftwerke Enkirch und Wintrich in Angriff genommen.

4. Entwicklung des Verkehrs

Der durchgehende Güterverkehr auf der Moselwasserstraße nahm seit dem 1. Juni 1964 von Monat zu Monat zu. Er steigerte sich von 43 000 t im Juni 1964 auf 128 000 t im September 1964, 172 000 t im Dezember 1964 und etwa 258 000 t im Februar 1965. An der Grenzübergangsstelle Perl—Apach erreichte er in den 7 Monaten von Juni bis Dezember 1964 einen Umfang von 850 684 t. In beiden Richtungen erstreckte sich der Verkehr von den niederländischen Nordseehäfen, dem Ruhrgebiet, dem Main- und Neckargebiet und von Basel bis in den lothringischen Raum, bei kleineren Fahrzeugen auch bis in den Rhôneraum. Die beförderten Güter umfaßten im Bergverkehr hauptsächlich Kohle, Koks, Koksgrus, Bleche aus dem Ruhrgebiet, Zementklinker und Schwefel sowie im Talverkehr vorwiegend Eisen, Bleche, Stahl, Draht, Schlackensand, Silizium, Steinsplitt, Ziegelsteine und Schwefelsäure.

Durch die alte Schleuse Koblenz ist schon seit 1951 ein Güterverkehr zu den in der Stauhaltung gelegenen Umschlagstellen Koblenz-Metternich und Koblenz-Rauental vorhanden, der während der Bauarbeiten an der Schiffahrtsrinne durch den Abtransport von Baggergut zum Niederrhein verstärkt worden ist. Im Jahre 1964 betrug der gesamte Güterverkehr auf der Mosel 1 828 109 t.

Auch die Fahrgastschiffahrt verzeichnete seit dem 1. Juni 1964 eine beachtliche Zunahme. Zu dem bisher vorhandenen Verkehr kleinerer Personenfahrzeuge, der nur eine lokale Bedeutung hatte, kamen zahlreiche Fahrten größerer Fahrgastschiffe und Fahrgastkabinenschiffe hinzu. Zwischen Koblenz und Bernkastel sowie zwischen Trier und Bernkastel konnte ein durchgehender fahrplanmäßiger Linienverkehr eingerichtet werden. In der Zeit vom 1. Juni bis 15. Oktober 1964 führten die Personen- und Kabinenschiffe insgesamt 3289 Fahrten aus; das entspricht einem Durchschnitt von täglich 24 Fahrten.